12e Année. — N° 574 — Le Numéro : 50 centimes. (Étranger : 60 centimes.) — 18 Septembre 1909 — Tous les Samed

LA VIE AU GRAND AIR

LE MATCH PARIS-FRANCFORT

L'équipe mixte parisienne, qui a battu facilement de 5 longueurs l'équipe allemande.

(Voir pages 220 et 221.)

ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: LIVRES, ROMANS
90, aven. des Champs-Elysées et 9, aven. de l'Opéra.

Abonn : *France 24 fr. — Étranger 28 fr.*
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nomb enos n mos dont la liste est envoyée sur demande

LES ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie PEUVENT ÊTRE LUES PAR TOUT LE MONDE

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

FLIRT

ARFUM
ULTRA
ERSISTANT

ED. PINAUD
18, Place Vendôme . PARIS

ARCS ET JARDINS
CRÉATION ET RESTAURATION
TRACÉS DE TOUS STYLES
E. REDONT
rchitecte Paysagiste — Grand Prix
PARIS, 61, rue Louis-Blanc
le jeudi, de 10 heures à midi
NTREPRISE GÉNÉRALE A FORFAIT
OUR LA FRANCE ET L'ÉTRANGER
arcs de Sports ⌀ Terrains de jeux
ardins de ville, de campagne
⌀ ⌀ ⌀ et d'utilité. ⌀ ⌀ ⌀ ⌀

YCLES & MOTOCYCLES
de toutes Marques
PPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
de toutes Marques
AYABLES EN 12 ET 15 MOIS
L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MONSIGNY PARIS
(CATALOGUE FRANCO)

RENEZ GARDE, Madame
commencez à grossir, et grossir, c'est
llir. Prenez donc tous les jours deux
gées de THYROÏDINE BOUTY, *et votre taille*
era ou redeviendra svelte. — Le flacon de
ragées est expedié franco par le LABORATOIRE
ue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10f.
ITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty*

Ans LINIMENT GÉNEAU
ccès
lus
DE
EU
lus
DE
RES
MARQUE DE FABRIQUE

Seul TOPIQUE remplaçant le *FEU* sans douleur ni chute du poil. Guérison rapide et sûre des *Boiteries, Molettes*, Ecarts, *Foulures*, Tongons, Engorgements des jambes, *Suros*, Eparvins, etc.
t : 165, Rue St-honoré, Paris et dans les Princip. Pharmacies.

PARFUM
FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

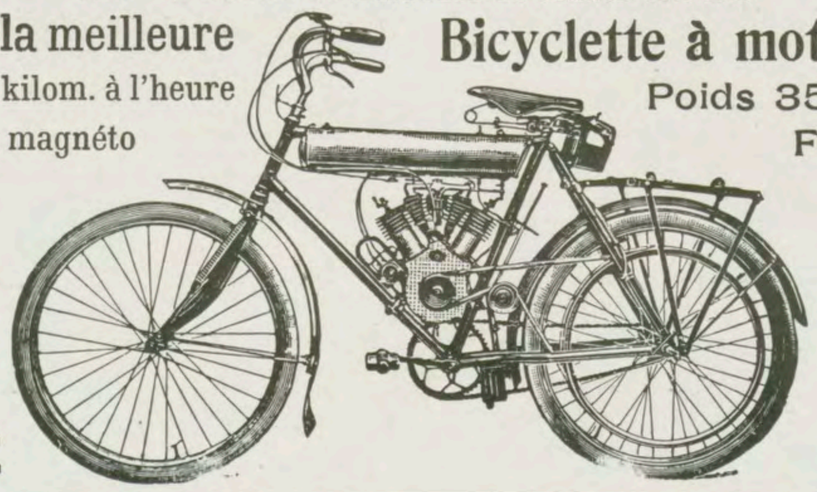
ITURE DE PROMENADE
DUPONT
Rue Hautefeuille, 10
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
oi Franco du Catalogue
AVENUE SUCCURSALE

LA MOTO-RÊVE

MEDAILLE D'OR DU TOURING-CLUB DE FRANCE 1908-1909

Reconnue la meilleure
Vitesse 6 à 60 kilom. à l'heure
2 cylindres et magnéto

Bicyclette à moteur léger
Poids 35 kgs.
Force 2 HP



DOUCE
SIMPLE

ROBUSTE
SILENCIEUSE

GENÈVE — SUISSE

L'ÉCONOMIE PAR LES
PNEUS CUIRASSE
CANNELÉE

DUNLOP

LA SÉCURITÉ
PAR LES PNEUS
FERRÉS CUIRASSE ARMÉE

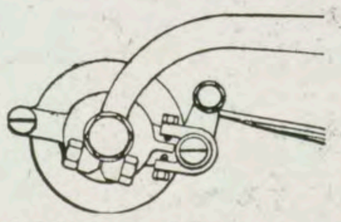
PHOTOGRAPHIE DES COULEURS
PLAQUES LUMIÈRE AUTOCHROMES
POUR CATALOGUES ET TOUS RENSEIGNEMENTS S'ADRESSER
À LA SOCIÉTÉ LUMIÈRE À LYON-MONPLAISIR

"LA SPIRALE"

SEULE VÉRITABLE SUSPENSION POUR AUTOMOBILES
Application heureuse d'un principe de mécanique

"LA SPIRALE" accueille et transforme en mouvement rotatif les chocs reçus verticalement par le ressort ordinaire et ceux qui ne sont pas entièrement absorbés arrivent au châssis considérablement affaiblis.

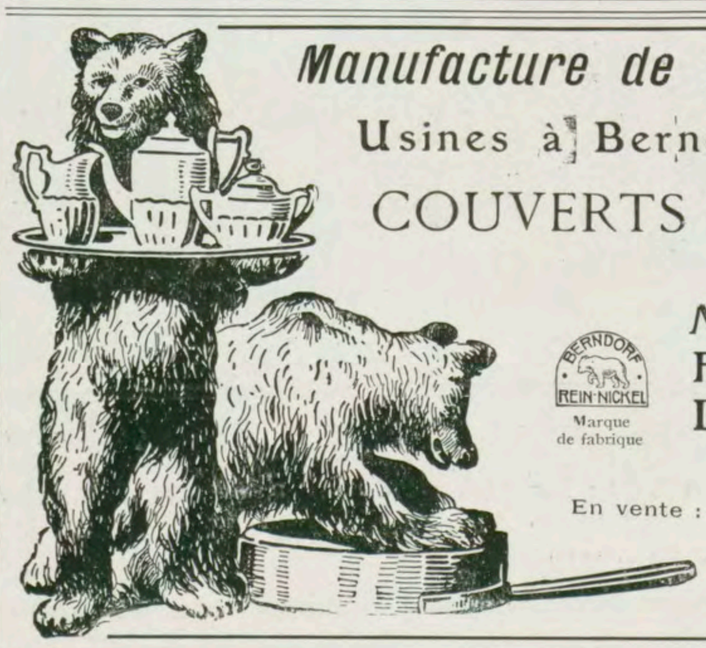
Rien de commun avec tous les systèmes de suspensions et amortisseurs connus.



Absorbe les chocs sans freiner les ressorts. Permet à ceux-ci un maximum de rendement.

SIMPLE ⌀ SOLIDE ⌀ EFFICACE

ATELIERS : 26, RUE DU PONT, NEUILLY-SUR-SEINE ⌀ TÉLÉPHONE 749

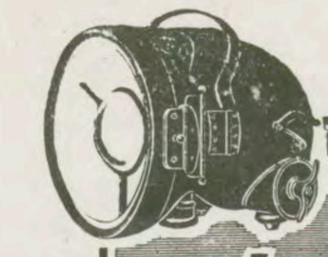


Manufacture de Métaux de Berndorf
Usines à Berndorf, Basse-Autriche
COUVERTS ET ORFEVRERIE
en
Métal Extra-Blanc
Fortement Argenté
Déposé d'Argent
Garanti

BERNDORF REIN-NICKEL Marque de fabrique

BERNDORF REIN-NICKEL Marque de fabrique

En vente :
48, rue de Malte, Paris
20, r. des Cendres, Bruxelles



Phares
BLÉRIOT
Demander
le Nouveau Catalogue
16, Rue Duret . Paris
DYNAMO "PHI"

A. FORMIGYN

La voiture de ville
laplus agréable est le
Petit Landaulet
Vinot Deguingand
12 HP. 4 cyl.
29 Quai National Puteaux.

si vous souffrez des HÉMORROÏDES
Prenez le matin dans un demi verre d'eau deux cuillerées de
RUBINAT LLORACH

CYCLISTES, exigez les selles marquées

Ce sont les meilleures, elles sont inextensibles

BENGALINE
Peinture Émail Perfectionnée
LA BENGALINE S'EMPLOIE
SUR TOUT & PARTOUT

Gariel RUCHES
APICULTURE
PARIS — 2, Quai de la Mégisserie, 2 — PARIS

SAGE-FEMME 1re cl. *Pensionnaires toute Epoque*
BARLET, 112, rue Réaumur
Beauté des Seins, Epilation, Obésité. — *Renseignements gratis*

Lire *Je sais tout*
Paraît le 15 de chaque mois

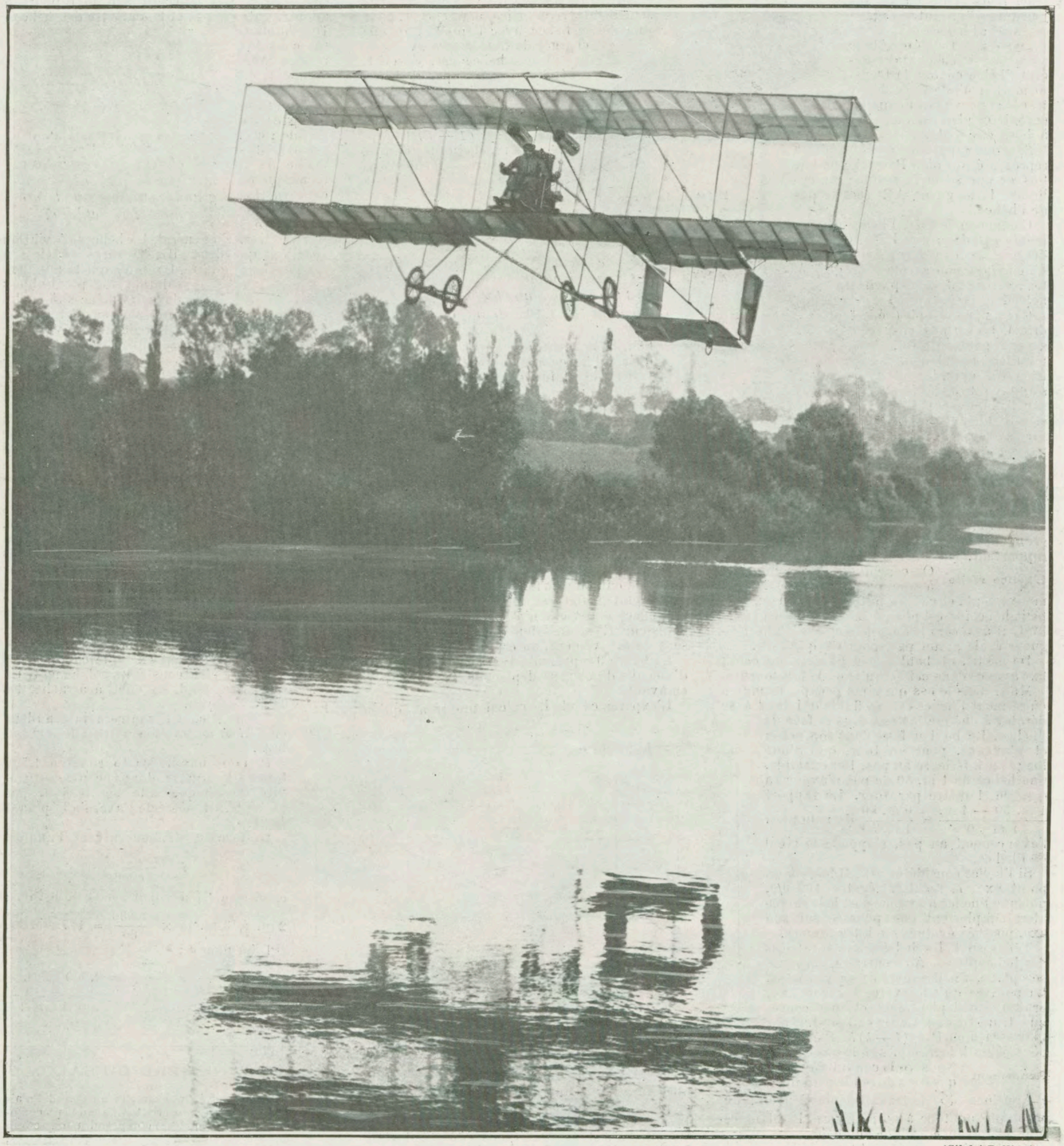
Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. September 18th 1909.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.

18 Septembre 1909 — N° 574
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées, Paris — Tél. 528-64-66-68
Magasin de vente et d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.
Service des Messageries : 56, avenue du Maine.
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.



(Cliché Bellieni.)

SOMMER VOLE AU-DESSUS DE LA MEURTHE AVEC UN PASSAGER

Pendant toute une semaine, Roger Sommer a effectué autour de Nancy une série magnifique de vols, non seulement au champ d'aviation, mais encore par-dessus la campagne. A plusieurs reprises il a emmené des passagers, parmi lesquels plusieurs dames, entre autres Mlle Marvingt, l'audacieuse sportswoman que connaissent bien les lecteurs de la Vie au Grand Air. *Notre photographie représente l'aviateur passant, dans un de ses vols, au-dessus de la Meurthe, ayant à son bord Mme Paul Spire.*

LES HÉLICES AÉRIENNES

Définition de l'hélice — Le recul — Le rendement — Hélices sustentatrices et hélices propulsives — La force centrifuge

Le succès de la Grande Semaine d'Aviation de Bétheny a plus que jamais ramené l'attention sur les choses de l'air. L'aéroplane est à l'ordre du jour. Nous avons déjà consacré un article à son moteur, nous allons parler aujourd'hui d'un autre organe essentiel : l'hélice.

L'hélice géométrique La géométrie élémentaire définit l'hélice comme la transformation d'une ligne droite tracée sur un plan lorsqu'on enroule ce plan sur un cylindre droit à base circulaire.

Si nous supposons que la position représentée du plan P enveloppe une fois et une seule la surface du cylindre, la longueur AE' sera le pas de l'hélice.

Comme on le voit, l'hélice géométrique est donc une ligne. Ce qu'on désigne, au contraire, sous ce nom d'hélice est une surface. En géométrie, cette surface s'appelle un hélicoïde.

C'est, par exemple (hélicoïde droit), la surface engendrée par une droite, parallèle au plan de base du cylindre et s'appuyant à la fois sur l'axe du cylindre et sur l'hélice tracée sur sa surface. Son pas sera le pas même de l'hélice.

Quittant maintenant ces considérations géométriques, passons à l'examen de l'hélice telle que nous la fournit l'industrie, et définissons les différentes grandeurs mécaniques ou géométriques qui s'y rapportent.

L'hélice réelle On conçoit que, si l'on imprime à une portion d'hélicoïde un mouvement circulaire autour de son axe, si ledit hélicoïde est plongé dans un milieu résistant, il avancera le long de son axe d'une longueur égale à son pas, pour chaque tour.

De même, un boulon engagé dans un écrou fixe avance dans cet écrou si on le fait tourner.

Mais, dans le cas qui nous occupe, le milieu où se meut l'hélice est un fluide qui tend à se dérober à chaque instant sous la face de l'hélice. Le boulon foire dans son écrou et n'avance, pour un tour, que d'une longueur inférieure au pas. Par exemple, une hélice de 1 m. 50 de pas n'avancera que de 1 mètre par tour. Le rapport $\frac{1\text{ m. }50 - 1\text{ m.}}{1\text{ m }50} = \frac{0\text{ m. }50}{1\text{ m. }50}$ du manque à l'avancement au pas, s'appelle le recul de l'hélice.

Si l'hélice considérée est attachée à un point fixe, le recul est égal à 100 0/0, puisque l'hélice n'avance pas. Elle exerce alors simplement une poussée sur son axe, poussée évaluée en kilogrammes.

Telles sont les hélices sustentatrices des hélicoptères. Au contraire, dans un aéroplane, l'hélice avance en tournant. La poussée qu'elle exerce sur son axe, produit un déplacement et, par conséquent, un travail. Le travail produit par tour sera donc $P \times (1 - k)\,h$. P étant la poussée en kilogrammes, h le pas et k le recul.

Rendement Nous voilà conduits à examiner la question du rendement des hélices.

Appelons $\mathcal{C}$ le travail dépensé pour faire accomplir un tour à notre hélice. Pendant ce tour, elle avancera d'une longueur

$$h\,(1 - k)$$

en exerçant une poussée P.

Le travail dépensé étant $\mathcal{C}$, le travail recueilli $h\,(1 - k)$, le rendement sera

$$\rho = \frac{h\,(1 - k)}{\mathcal{C}}$$

Tel est le rendement utile de l'hélice. C'est le seul dont, en somme, se préoccupera un aviateur qui constatera qu'un moteur de 50 chevaux, appliqué à son hélice, fait avancer son appareil à une vitesse de 70 kilomètres à l'heure.

Mais ce rendement est variable, non pas seulement avec l'hélice, mais encore, pour une même hélice, avec l'appareil qu'elle est chargée de faire mouvoir.

Si une hélice est, en effet, attelée à un appareil léger, offrant peu de résistance à l'avancement, son recul sera faible, le facteur $(1 - k)$ se rapprochera de l'unité, le rendement sera bon. Si la résistance appliquée à l'hélice augmente, au contraire, le fluide sur lequel elle prend appui se dérobera davantage sous sa poussée, le recul augmentera, $1 - k$ se rapprochera de zéro. A la limite, une hélice sustentatrice qui a un recul égal à l'unité, aura un rendement rigoureusement nul.

Effet de la force centrifuge.
La force centrifuge, qui tend à arracher les ailes d'une hélice de leur moyeu, n'est pas moindre de 3 tonnes, pour une hélice tournant à 1.500 tours.

Sans que nous entrions davantage dans l'étude de la question, on voit que l'hélice doit être adaptée à l'appareil. C'est ainsi qu'on ne songerait, en aucun cas, à prendre une hélice de canot pour faire mouvoir un cuirassé.

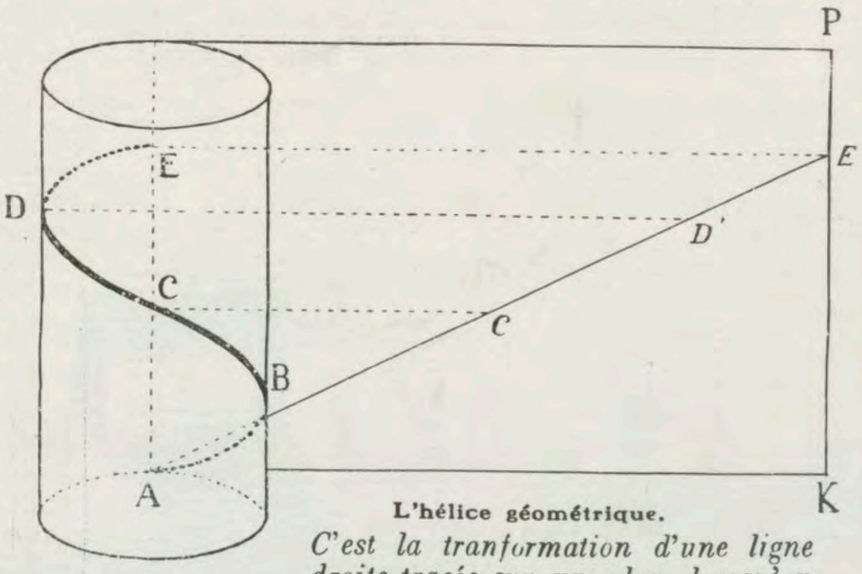
Les résistances passives Une hélice qui tourne a à vaincre, du seul fait de son déplacement dans un fluide, des résistances passives dont l'effet est loin d'être négligeable.

L'hélice matérielle n'est pas une surface sans épaisseur C'est un solide qui présente, dans le sens du mouvement, un certain maître-couple.

La figure 3 représente la section transversale d'une aile d'hélice se déplaçant, l'extrémité B en avant.

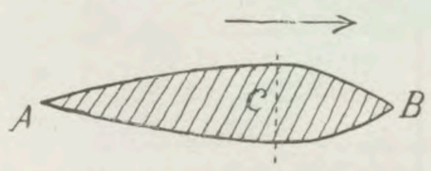
L'expérience et le calcul montrent qu'on obtiendra la résistance minima à l'avancement en plaçant le maître-couple, c'est-à-dire la portion de plus grande épaisseur, vers le premier tiers de l'aile. C'est ainsi que les dirigeables ont leur gros bout tourné vers l'avant, que les poissons ont la queue plus effilée que la tête, de même que les oiseaux grands volateurs.

Le frottement de l'air sur les pales des hélices est encore une cause de perte de travail. On conçoit qu'il est indispensable que la surface de l'hélice soit aussi unie que possible et ne présente aucune saillie brusque. C'est ainsi que nous préférons les hélices d'une seule pièce à celles qui ont leurs branches en tôle fixées sur des bras saillants.



L'hélice géométrique.
C'est la tranformation d'une ligne droite tracée sur un plan, lorsqu'on enroule ce plan autour d'un cylindre.

Dimensions des hélices Les divers constructeurs ne sont pas d'accord sur le rapport à adopter entre le pas et le diamètre des hélices. De nombreuses considérations interviennent, qui font varier ce rapport du simple au double : ceci est du domaine de la technique de construction dans laquelle nous n'avons pas à entrer. En général, les hélices d'aviation n'ont que deux ailes. De rares modèles en possèdent quatre. Il semble que la première solution est préférable : dans les hélices à pales multiples, en effet, chaque aile rencontre devant elle de l'air mis déjà en mouvement par l'aile précédente et qui fuit ou tout au moins crée des remous nuisibles.



Section transversale d'une aile d'hélice.
On obtient la résisistance minima en plaçant la plus grande épaisseur sur le premier tiers de l'aile.

Une autre question, qui a son importance, est le choix des dimensions à adopter pour les hélices.

Plus une hélice est grande, toutes choses égales d'ailleurs, mieux son appui sur l'air sera assuré et moins sera grand le recul. Mais des hélices grandes doivent tourner lentement, exigent par conséquent une démultiplication de la vitesse du moteur ; au lieu que les hélices rapides peuvent être calées directement sur l'arbre : poids moindre de ce côté-ci, rendement meilleur de ce coté-là : à l'aviateur de choisir.

La force centrifuge Les nombreuses ruptures d'hélice, surtout à bord des dirigeables, montrent par un vivant exemple combien ces engins doivent être construits solidement. La force centrifuge tend, en effet, à arracher les pales de leur moyeu.

Un petit calcul montrera la grandeur de l'effort de traction d'une aile sur son bras.

Prenons une hélice tournant à 1.500 tours à la minute, dont le centre de gravité de chaque aile se trouve, par exemple, à 1 mètre de l'axe, l'aile pesant 10 kilos.

La force centrifuge suivant l'axe est

$$f = \frac{m v^2}{r}$$

v, vitesse linéaire par seconde, est de :

$$2\text{ m.} \times 3\text{ m. }14 \times \frac{1.500}{60} = 157\text{ mètres.}$$

D'où pour f :

$$f = \frac{10}{9{,}81} \times \frac{157^2}{1} = 3.000\text{ kilos.}$$

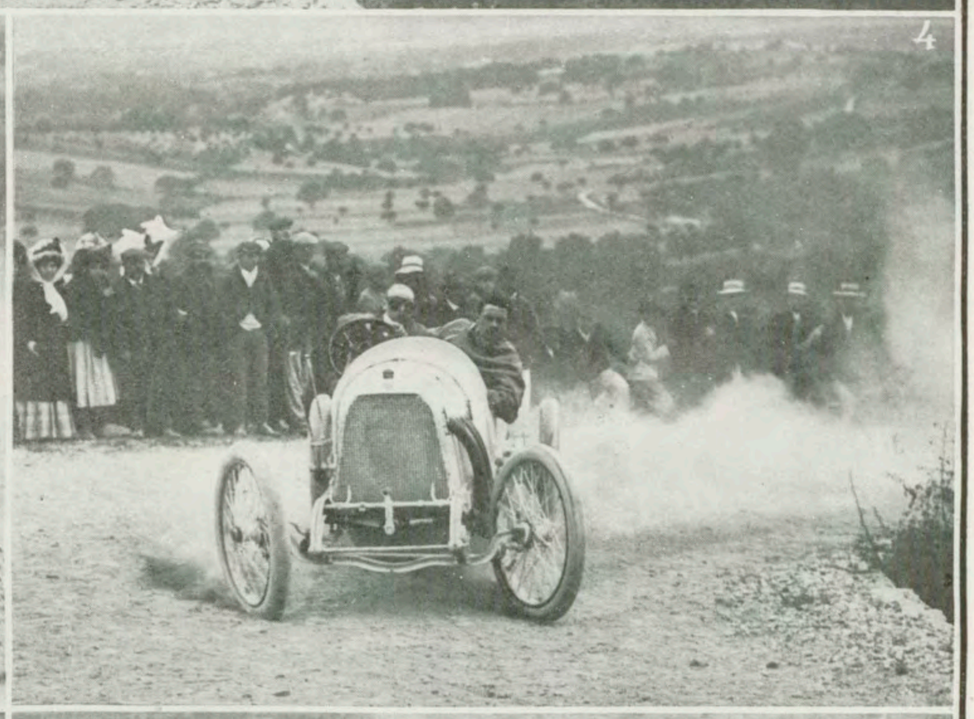
Trois tonnes attachées à une hélice !

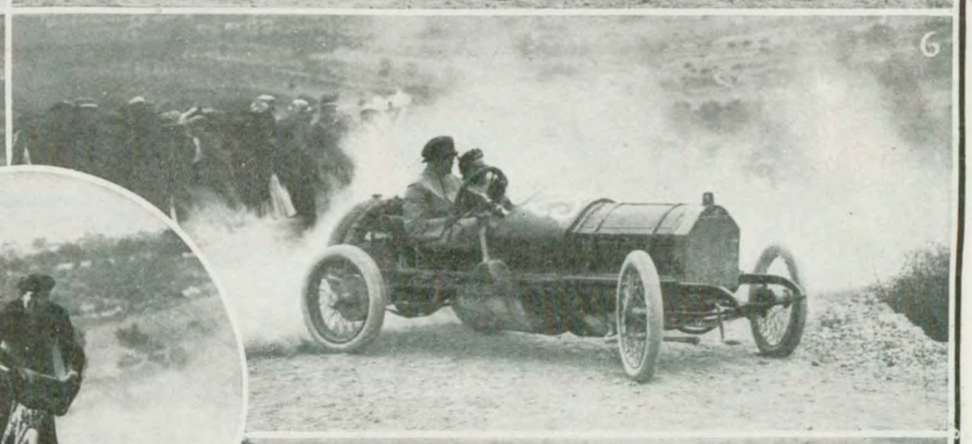
H. PETIT.

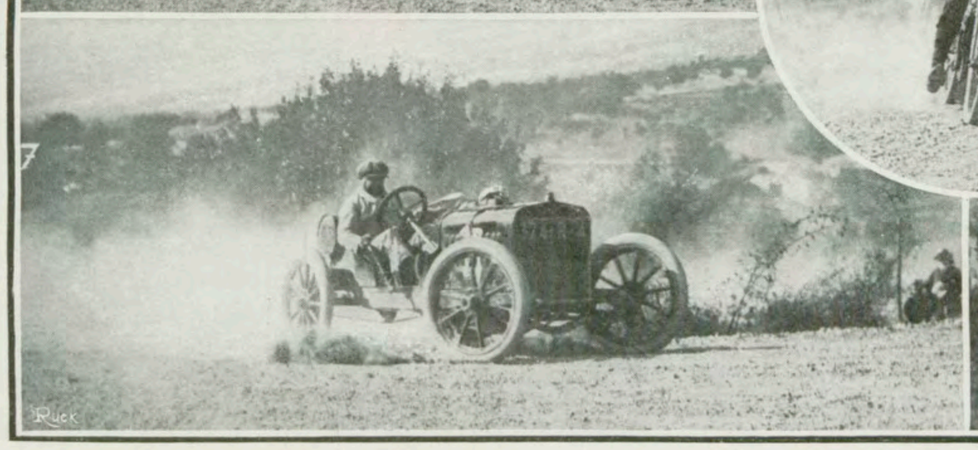
NOTRE NUMÉRO DU SALON

DANS huit jours s'ouvrira au Grand Palais l'exposition internationale de la locomotion aérienne qui comprendra tout ce qui touche à l'aéronautique : ballons, dirigeables, aéroplanes et moteurs. A cette occasion, nous publierons un numéro spécial qui, nous en sommes sûrs d'avance, intéressera tous nos lecteurs. Le succès remporté par les deux numéros exceptionnels que nous avons fait paraître, à l'occasion de la semaine de Reims, nous permet d'espérer que nous recueilrons encore une fois les suffrages de nos lecteurs.

LE MEETING DU MONT VENTOUX

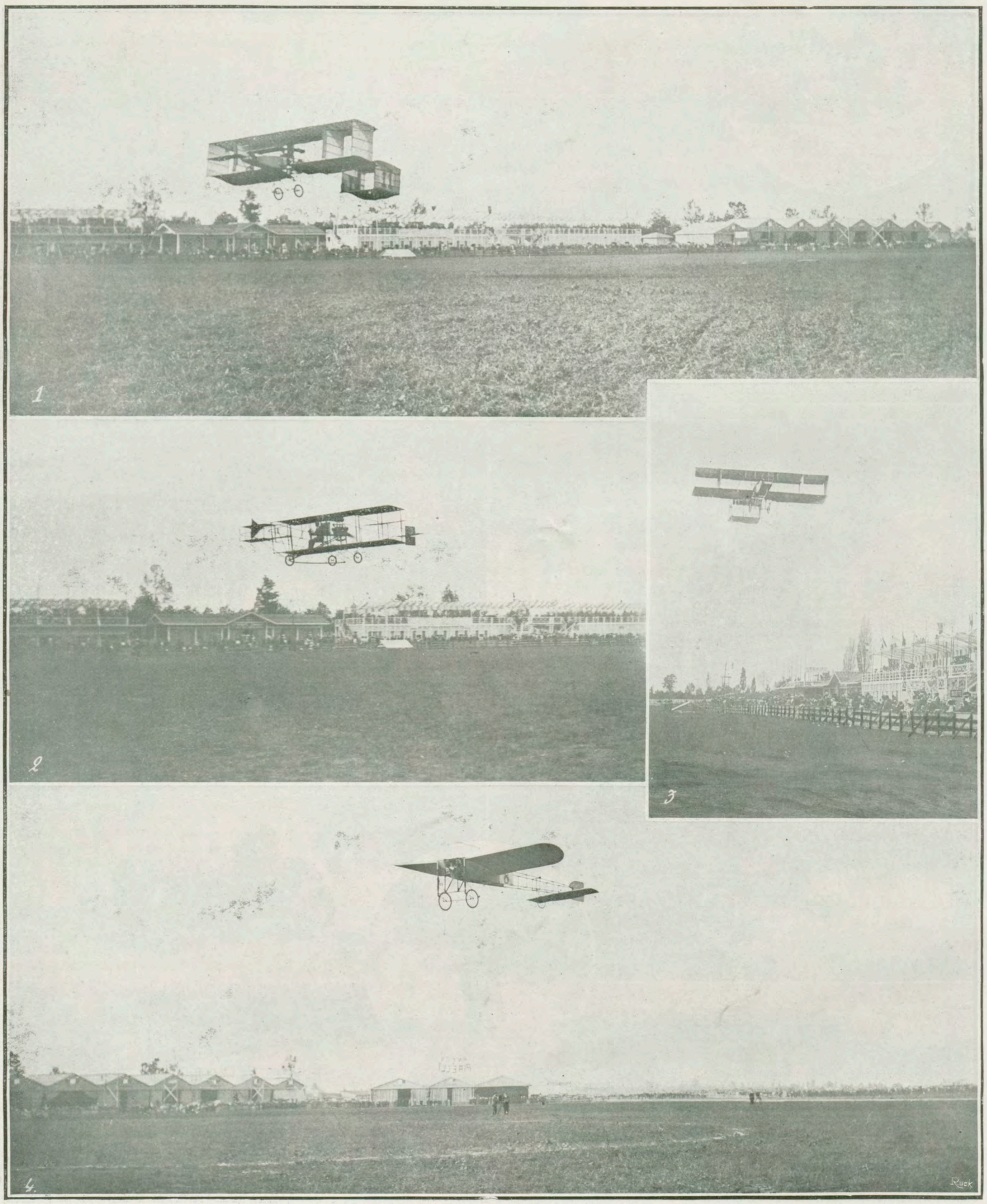






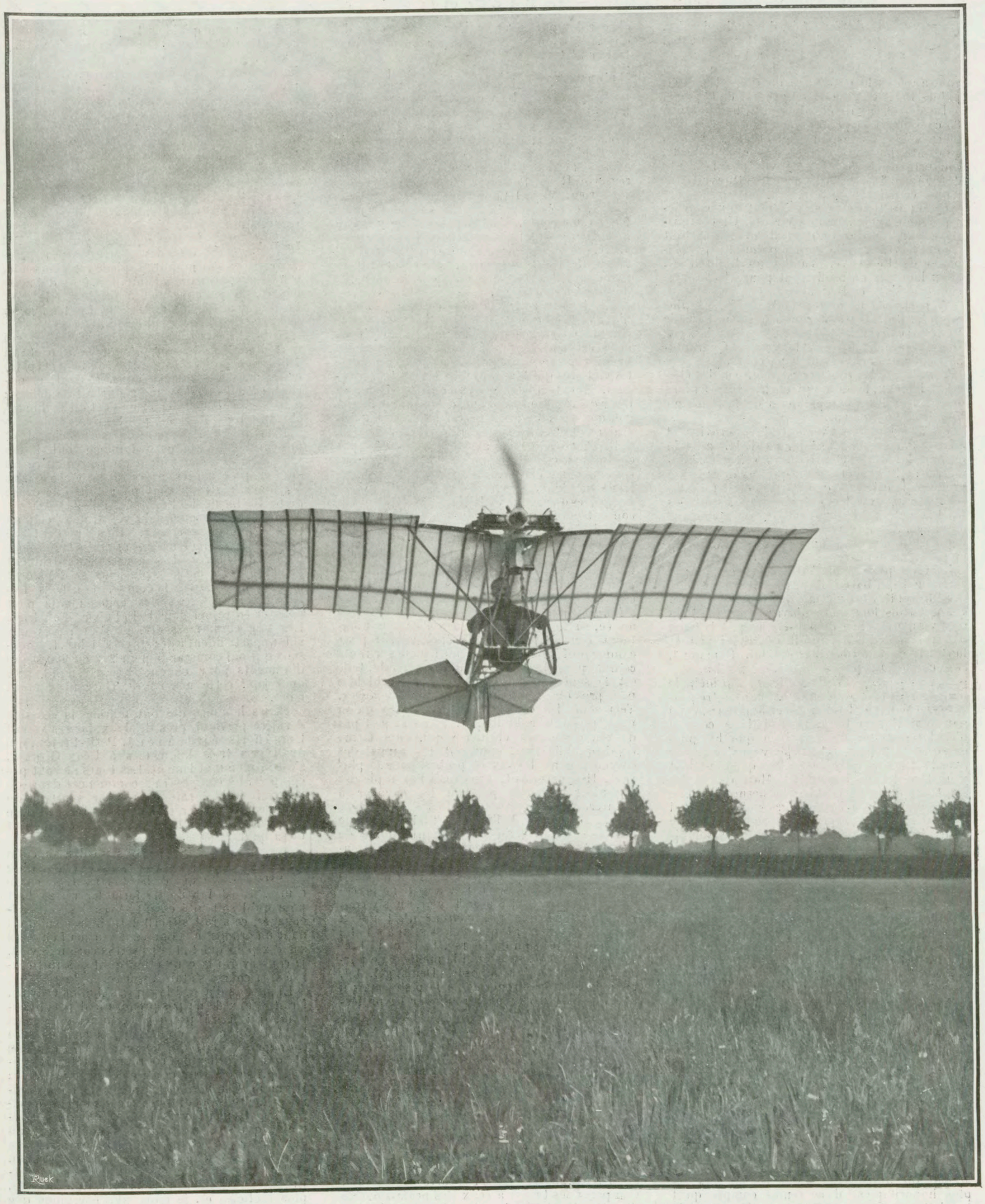
1. Bablot en touriste. — 2. Bablot au virage de Saint-Estève. Il a fait le meilleur temps du meeting, 18 m. 41 s., battant son record de l'an dernier. — 3. Tangazi gagnant de la 4e catégorie (vitesse), en 20 m. 15 s. 1/5. — 4. Lochner gagnant de la 6e catégorie (vitesse), en 20 m. 13 s. 1/5. — 5. Derny, gagnant de la 1re catégorie (touristes), en 24 m. 11 s. 3/5. — 6. Ceirano, gagnant de la 5e catégorie (vitesse), en 24 m. 17 s. 2/5. — 7. Zuccarrelli, gagnant de la 3e catégorie, (touristes), en 24 m. 44 s. 1/5. — 8. Gasté, gagnant de la 12e catégorie (vitesse), en 21 m. 20 s. — 9. Aurus, gagnant des motocyclettes, en 42 m. 8 s.

LE MEETING DE BRESCIA



Le Meeting d'aviation de Brescia s'est déroulé du 8 au 20 septembre. Malheureusement, les expériences n'ont pas été favorisées par le temps. 1. Un vol de Rougier. C'est un de ceux qui ont fait meilleure figure au Meeting de Brescia. Rougier a fait entre autres un vol de 50 kilomètres à 30 mètres de hauteur. — 2. Un vol de Curtiss. Il a couvert les 50 kilomètres du Grand Prix de Brescia en 49 m. 24 s. — 3. Anzani vole devant les tribunes. C'est sur un biplan qu'il a adapté son moteur. — 4. Blériot en plein vol. Malgré ses blessures, le héros de la Traversée de la Manche a fait quelques beaux vols. Une grande médaille d'or lui a été remise par le maire de Brescia.

UN RAID DE SANTOS-DUMONT



SANTOS-DUMONT VOLE DE SAINT-CYR A BUC A 90 KILOMÈTRES A L'HEURE

A la suite d'un pari avec Esnault-Pelterie, Santos-Dumont a rendu visite à ce dernier à son hangar de Buc. Il a couvert les 7 kilomètres qui séparent Saint-Cyr du Trou-Salé, en 5 minutes, volant à une altitude de 60 mètres. Sa Demoiselle *qui pèse 118 kilos avec l'aviateur, ne comporte que 9 m. 50 de surface portante. Elle est munie d'un moteur de 30 chevaux à deux cylindres horizontaux, pesant 50 kilos.*

AMATEURS ET PROFESSIONNELS

La dernière grande épreuve classique réservée aux amateurs a été courue dimanche. — La saison des purs. — Ceux d'aujourd'hui, ceux de jadis. — Le Bol d'Or et la pluie

Pour la dixième fois, dimanche dernier, s'est disputé le Grand Prix Municipal sur route. C'est l'Union Vélocipédique de la Préfecture de la Seine qui l'organisait sous le patronage du Conseil municipal de Paris et du Conseil général de la Seine.

Le départ avait été donné à Champigny à 85 coureurs. Le parcours comportait 150 kilomètres. A Provins, où s'effectuait le virage, quarante hommes étaient encore ensemble, couverts de boue et entravés par la route détrempée. Peu après, un incident devait disloquer ce peloton de tête.

Quelques touristes se mêlèrent aux concurrents pour avoir l'air de coureurs. Un commissaire leur rappela qu'il était interdit à tout élément étranger de rouler parmi les participants de l'épreuve. Tandis qu'il discutait, deux hommes en profitèrent pour s'échapper, c'étaient Vugé et Degy.

A partir de ce moment, ils ne furent plus rejoints. La lutte se termina à l'avantage de Vugé qui couvrit les 150 kilomètres en 5 h. 2 m., Degy terminait à deux longueurs. Quarante-huit coureurs achevaient le parcours.

Tandis que les routiers luttaient sur les chemins boueux, les stayers et les sprinters se disputaient les Championnats de la Seine au Vélodrome municipal.

Les 50 kilomètres avec entraîneurs revinrent à Léon Parisot en 1 h. 5 m. 4 s. Il laissait loin derrière lui Morin. Quatre tours, soit deux kilomètres : telle était l'avance qu'il avait réussi à prendre. Il est vrai que Parisot était favorisé sous le rapport des entraîneurs Avant les 10 kilomètres, il avait déjà un demi-tour d'avance. Ses adversaires étaient entraînés en dépit du bon sens et durent à leur énergie de ne pas abandonner.

Le Championnat de Vitesse fut gagné par Demangel qui battit Bey, par une demi-roue, et Auffray. Bey fut victime de son inconscience. Il avait trois longueurs d'avance dans le dernier virage. Au lieu de pousser jusqu'à la ligne d'arrivée comme il l'aurait dû, il lui prit la fantaisie de regarder derrière lui. Demangel, rusé comme un professionnel, en profita.

Pourquoi l'amateur ne vaut pas le professionnel.

Voilà d'ailleurs la principale différence existant entre professionnels et amateurs, voilà pourquoi il sera toujours difficile à ceux-ci d'égaler ceux-là. Je sais bien que les purs exercent un métier, qu'il ne peuvent s'entraîner avec tout le soin qu'y mettent ou que devraient y mettre les professionnels. Mais quand les amateurs quittent la blanche hermine, ils ne parviennent pas à battre leurs collègues « qui courent pour de l'argent ». Pourquoi ? Manque de qualité surtout et, en outre, mauvaises habitudes prises, qu'il est impossible d'abandonner. L'amateur se contente de peu. Est-il supérieur à ses adversaires ? comme il n'a aucun concurrent sérieux, il courra sans se fatiguer. Deux coups de pédale dans les vingt derniers mètres, tel sera son unique effort. A force d'être admiré et loué par tous ses rivaux et par les journalistes, il finira par croire qu'il est d'une essence supérieure. Un jour, il passera professionnel, mais là, il constatera avec désespoir qu'il a affaire à plus forte partie. Il tâchera de travailler. Il n'en aura plus le courage, sinon la force. Ses muscles se seront rouillés, ils ne répondront plus à ses demandes et c'est ainsi qu'un homme, qui aurait pu passer étoile, devra se contenter de jouer les utilités. Regardez Devoissoux, regardez Verri, et avant eux Piard, Didier-Nants, devant les prouesses de qui tout le monde s'émerveillait. Ce sont de bons coureurs de second ordre, sans plus.

Pour devenir un bon professionnel, il faut quitter l'amateurisme de très bonne heure. Paul Albert, le sprinter allemand, qui valait les meilleurs pros, préféra abondonner la piste le jour où, après avoir glané les lauriers les plus honorifiques, il se rendit compte qu'il jonglait avec tous ses adversaires. Il ne voulait pas devenir professionnel. Vers la même époque, Nossam dit adieu à l'amateurisme avec succès ; mais c'était l'âge d'or, la qualité remplaçait la quantité et il s'empressa de sortir du rang obscur des purs pour courir non plus pour des objets d'art, mais pour des espèces sonnantes et trébuchantes.

Il n'y a pas assez de luttes.

La principale tare qui suivra les amateurs durant toute leur carrière est justement le manque d'émulation entre ceux qui possèdent une certaine valeur. La preuve ? Vous la trouvez dans la disqualification en masse d'il y a quelques années. Plusieurs routiers furent classés d'office professionnels ; il y avait le regretté René Pottier, il y avait Garrigou, Passerieu, Marcel Cadolle. Pendant toute la saison, ces excellents cracks s'étaient entrebattus sur route. C'est à peine si on y faisait attention : peuh ! des amateurs. Ces amateurs entrèrent dans l'armée des pros et y firent merveille. Il est inutile de rappeler leurs performances. Elles sont gravées dans la mémoire de tous les sportsmen.

Et je suis certain que si cette année-là il n'y avait eu que Pottier ou l'un des autres comme coureur de valeur pour disputer les épreuves sur route, le crack de ce quatuor, passant professionnel, n'aurait pas remporté les victoires qu'ils se sont tous les quatre partagées. Il existait entre eux une émulation, un désir de vaincre, aidés par la qualité et l'énergie, qui ne pouvaient percer que parce qu'ils étaient plusieurs à posséder les mêmes mérites.

Berthet serait resté amateur, il n'aurait pas continué à être l'homme de valeur que nous connaissons. Certains le comprennent tellement bien que, malgré le code de l'U. V. F. malgré les dirigeants de la grande Fédération, ils courent indifféremment comme purs ou comme pros. Un autre nom, un maillot nouveau, et le tour est joué. Je ne veux pas faire de personnalités, mais il est vraiment incroyable que l'Union Vélocipédique, impitoyable pour un pauvre coureur qui aura mis des chaussettes de couleur, se laisse ainsi berner *sciemment* par des hommes qui, dans la même année, se font disqualifier à vie comme amateurs, courent ensuite une épreuve sur piste comme professionnels, puis une course sur route comme purs. Le paiement d'une amende, telle est la seule pénalité encourue par semblables purs-pros ou pros-purs, comme vous voudrez. Tels sont les coureurs à double face qu'on peut rencontrer, et l'U. V. F. ne se sert pas de son « vacuum cleaner » qui, sous forme de disqualification, épurerait les rangs des coureurs, gens loyaux et probes pour la plupart. Heureusement, sans quoi l'exemple des coupables impunis pourrait les engager à l'imiter.

Nous n'avons plus de grands amateurs.

A l'heure actuelle, nous ne possédons aucun homme de grand mérite parmi les amateurs. Parisot ferait peut-être de bonnes courses derrière tandems. Mais parmi les sprinters, je crois que ni Schilles ni Demangel ne perceraient. Et pourtant Major Taylor, qui s'y connaît, prétend que nul coureur n'est mieux servi physiquement que Schilles, mais il lui manque la décision en course, la tête, la tactique, en un mot, sans quoi le meilleur ne parviendra jamais à s'imposer. Demangel, lui, connaît toutes les roueries de la piste, mais il n'est pas assez vite pour inquiéter les professionnels. Il le sait bien, d'ailleurs, et se contente de gagner, chaque année, une ample provision d'objets d'art qui pourront lui permettre un jour d'ouvrir sinon un commerce de bronzes, tout au moins un magasin de quincaillerie.

L'Angleterre, si pauvre en professionnels, possède par contre de véritables champions amateurs. Le vieux Meredith, qui s'est abonné au championnat du monde derrière motocyclette, à l'instar d'Ellegaard pour celui de vitesse, est le plus redoutable coureur, l'incontesté triomphateur dans ces sortes de courses. Comparez ses temps à ceux des professionnels de seconde catégorie, c'est à peine s'il fait mieux. Et Cuzin, notre représentant, put à peine le suivre à Copenhague. Par contre, il paraîtrait que Bailey, le vainqueur du championnat de vitesse de cette année, serait un sprinter remarquable. Les records seraient anéantis par lui avec la plus grande facilité.

Soit, mais il est souvent plus difficile de battre un record qu'un adversaire. Il a triomphé de l'Allemand Neumer et du Français Schilles en Danemark. Cela ne nous dit pas s'il battrait Dupré ou s'il se contenterait de vaincre Eschenbrenner. Il faudrait le voir à l'œuvre avant de perdre son temps en dithyrambes inutiles.

Nous avons parlé surtout des amateurs, car la température nous interdit de discourir sur les exploits des professionnels. Il fait du sabotage, le temps, et, semblable à Pataud, il y met une certaine ironie.

Le Bol d'Or et la pluie.

Il y a quinze jours, le Bol d'Or devait être couru : l'après-midi du samedi est maussade, à 6 heures, au moment où allait être donné le départ, la pluie se met à tomber, elle dure jusqu'à une heure du matin. Le lendemain journée splendide, soleil éclatant.

Samedi dernier, beau temps chaud et gai tout l'après-midi, on donne le départ ; à 7 heures 1/4 quelques gouttes tombent, la pluie cesse, mais des nuages noirs roulent, menaçants ; à 8 heures averse rappelant le déluge ; à 10 heures, le ciel s'éclaircit et, tout le dimanche, la température fut printanière.

Espérons que demain un soleil chaud et une nuit étoilée nous dédommageront de ces plaisanteries célestes dont on pouvait rire les années précédentes grâce à la Galerie des Machines, mais qui sont pour tous une cause de pertes incalculables.

Depuis les directeurs du vélodrome jusqu'au plus modeste soigneur, tous perdent de l'argent. Les directeurs ont organisé la réunion, d'où frais élevés. Les coureurs s'entraînent pendant des semaines, plusieurs se déplacent pour prendre part à la course, d'où frais. Les entraîneurs refusent des engagements pour pouvoir entraîner dans le Bol d'Or, d'où frais. Les soigneurs, masseurs, ne sont payés que s'ils appartiennent à des stayers riches. Les maisons qui ont commandé pour 200 ou 300 francs d'aliments pour chaque homme n'ont plus qu'à jeter cette nourriture, Gargantua étant mort.

Et les hommes qui ont marché la semaine dernière pendant près de deux heures voient leurs efforts réduits à néant. Petit-Breton, qui avait pris trois kilomètres à Léon Georget, s'est fatigué inutilement. Les tours ne sont pas comptés. La course sera recommencée dans son intégralité. Il aurait pu tomber sur la piste mouillée, se casser une jambe, tant pis, il ne doit pas conserver le mérite de son courage et de sa qualité.

Quelques pronostics pour demain.

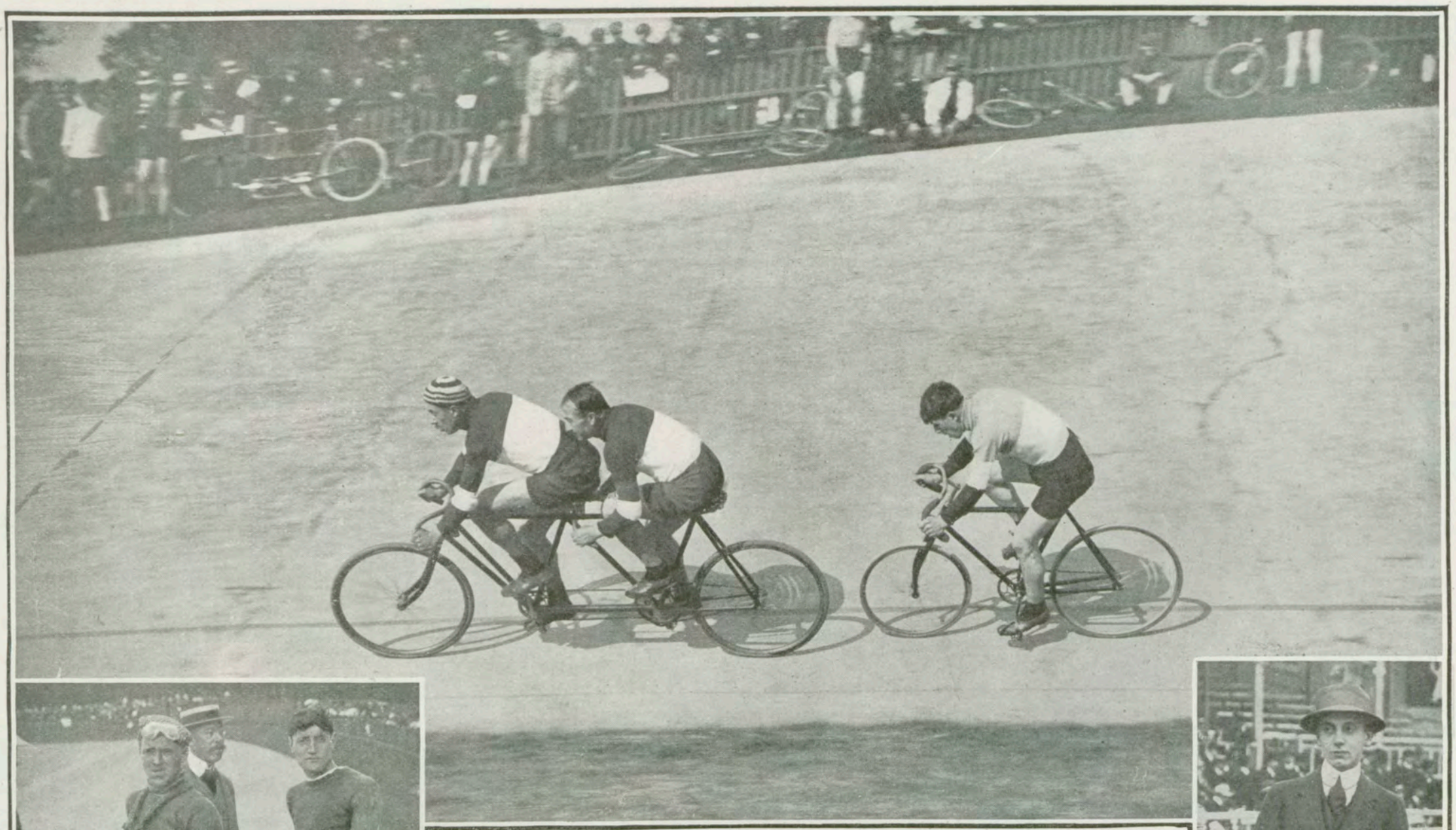
Souhaitons que demain enfin nous assistions à un Bol d'Or qui, de bout en bout, pourra se courir. Il est inutile de formuler un souhait pour qu'il soit intéressant. Avec les coureurs engagés, ce serait superflu. Je finirai en donnant un pronostic. Comme il y a neuf chances sur dix pour que le temps soit encore mauvais, je conserverai la conviction qu'il se serait réalisé si la course s'était disputée.

Eliminons d'abord Ivy qui, s'il m'en croyait, ferait mieux de ne pas prendre le départ ; Catteau, qui finira presque certainement, mais loin ; Lafourcade, dont la performance sera courageuse, mais qui ne sera pas susceptible d'inquiéter celles des coureurs de tête ; Ringeval, qui se classera quatrième ou cinquième ; Hermann-Combes, qui, après une bonne première heure, samedi dernier, commençait à peiner sinistrement vers le 70e kilomètre ; Germain, qui se dépensera sans doute trop au début pour espérer finir ; Shirley, pas assez vite pour lutter avec Léon Georget et Petit-Breton.

Il nous reste Léon Georget et Lucien Petit-Breton. Je choisis ce dernier. Il est plus rapide, plus tacticien et, je crois, plus énergique que son adversaire. Il pourra le décourager par les démarrages dont il a le secret et, s'il n'éprouve pas de défaillance, il est certain de voir la victoire lui sourire.

JACQUES MORTANE.

LA SEMAINE CYCLISTE



Parizot, gagnant du Championnat de la Seine.

Cette épreuve, disputée dimanche dernier à la Piste municipale sur 50 kilomètres avec entraîneurs, est revenue à Parizot, du Vélo-Club de Levallois, en 1 h. 5 m. 1 s. Dans l'heure, 48 kilomètres.

Les gagnants du Grand Prix Municipal.

Vugé, du V. C. des Buttes-Chaumont, et Degy, du Cyclo-Club Alcyon, ont pris les deux premières places dans cette épreuve, Paris-Provins et retour.

Barat.

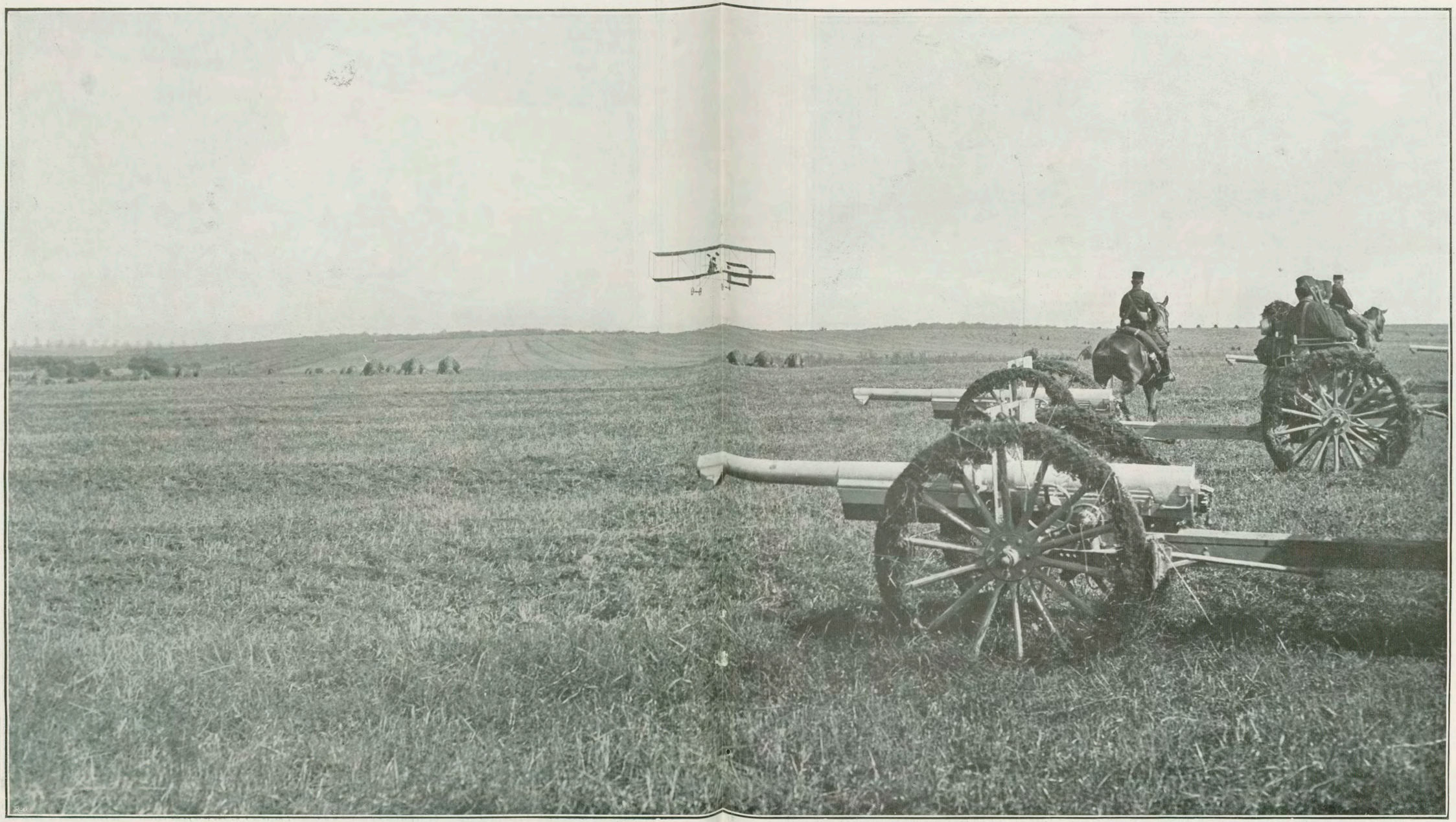
Le célèbre jockey, qui devait se faire battre le lendemain à Longchamp, a donné le départ du Bol d'Or.

Le départ du Bol d'Or.

Pour la seconde fois, samedi, on a essayé de courir le Bol d'Or. Le départ a été donné à 6 heures; mais à 7 h. 45, il a fallu arrêter la course par suite de la pluie. Petit-Breton et Germain étaient en tête avec 75 kil. 575, Léon Georget avait 2 kilomètres de retard.

La Vie au Grand Air

LA PREMIÈRE REVUE EN AÉROPLANE



(Cliché Bellieni).

SOMMER PASSE AU-DESSUS DES TROUPES A LA REVUE DE NANCY

Samedi dernier, à la suite des manœuvres du 20e corps, le général Pau a passé les troupes en revue près d'Art-sur-Meurthe, à 8 kilomètres de Nancy. Il venait de prendre place dans les tribunes pour procéder à la remise des décorations, quand une clameur retentit. C'était Sommer qui, parti de son hangar de Jarville, venait planer au-dessus du terrain de la revue. Volant à une faible altitude, il longea les lignes de l'infanterie, puis de la cavalerie, semblant, de ses ailes blanches, effleurer les lances menaçantes des dragons. L'excellent photographe Bellieni a pu le saisir, planant au-dessus des batteries alignées de l'artillerie. Puis, virant au-dessus des arbres, l'aviateur regagnait son hangar, en suivant la vallée de la Meurthe et atterrissant à Jarville, après avoir traversé dix fois la rivière. A noter, qu'entre le hangar de Jarville et le plateau d'Art-sur-Meurthe, il y a plus de 100 mètres de différence d'altitude.

Une Automobile atteint le Glacier des Bossons

1

2

3

Il n'est pas un voyageur qui, visitant Chamonix, ne se soit arrêté au coquet pavillon qui domine l'immense glacier des Bossons. Un étroit sentier muletier serpente sur le flanc de la montagne et côtoie parfois l'abîme... C'est sur ce sentier que s'engagea M. Fawcett avec quatre personnes sur sa voiturette. Il semblait prendre à cœur d'accumuler les difficultés. Il entreprit de grimper la première rampe, et ce ne fut qu'au second tournant qu'il se vit forcé de continuer seul. Par instants, une roue patinait dans le vide et on pouvait croire que l'auto allait y être précipitée. Mais l'habileté du chauffeur triomphait des obstacles.

L'inclinaison des pentes atteint 35 0/0. M. Fawcett parut escalader la dernière rampe avec une facilité surprenante et même il poussa la coquetterie jusqu'à faire remonter Mme Fawcett Ils arrivèrent au pavillon au milieu des ovations des assistants enthousiastes.

C'est là une nouvelle victoire pour la voiturette de Dion 9 chevaux, monocylindrique M Fawcett, qui est parti pour le Valais,se propose de gravir le Gornergrat ; peut-être y parviendra-t-il. Tout semble possible après ses récents exploits et la voiturette de Dion est capable d'accomplir des miracles.

C. G.—

4

5

6

En automobile au glacier des Bossons.

C'est un véritable tour de force que vient d'accomplir M. Fawcett, en gravissant avec sa 9-chevaux la route qui monte aux Bossons. C'est avec cette même voiturette que le hardi chauffeur était déjà il y a quelques semaines, monté jusqu'au Montanvers.

LE CRITERIUM DES 10 MILLES

1. Un passage des 10 milles gagné par Missant, de Roubaix, en 55 m. 48 s. 1/5, devant Millot (2), Prévet (3) et Wattispurger (4). — 2. De gauche à droite : Wattispurger, Millat, Missant et Thonnon. — 3. Arrivée de Roberts dans le 150 mètres handicap, qu'il gagna devant Figours qui lui rendit 5 mètres en 17 secondes 3/5. — 4. Le coureur Figours couvrit les 200 mètres en 22 secondes 2/5, ce qui battrait de 2/5 le record de Failliot de 22 secondes 4/5. — 5. Horny, le gagnant du 1.500 mètres handicap. Il partait avec 170 mètres.

UN PEU D'AVIRON

Le match Paris à Francfort, couru pour la neuvième fois a été gagné par l'équipe parisienne ☙ Pourquoi les Français, champions d'Europe, ne courraient-ils pas à Henley? ☙ ☙ ☙ ☙ ☙ ☙ ☙

Il est entendu que l'aviron est un sport auquel les Français ne s'intéressent pas. En quoi ils ont singulièrement tort, car c'est certainement un des plus athlétiques que je connaisse, et je ne vois guère que la course à pied et peut-être la boxe anglaise qui puissent lui être comparées. Encore a-t-il sur ce dernier sport l'avantage considérable d'être pratiqué en plein air et de ne pas comporter la brutalité que l'on peut reprocher à l'art du *self defence*.

Le match Paris-Francfort

Mais, certes, on ne se serait pas douté que le sport du « bout de bois » fût en décadence à considérer les dix ou quinze mille spectateurs qui se pressaient, dimanche dernier, sur les deux rives de la Seine, pour assister à la neuvième rencontre entre les deux équipes à huit de Paris et de Francfort. Et cependant, c'est une justice à leur rendre, les organisateurs ne s'étaient pas mis en frais de publicité. Pas d'affiches, pas de réclame. Le moindre match international de football est autrement lancé que cette rencontre qui mettait aux prises avec les représentants de Francfort, l'équipe mixte qui venait, après douze années d'intervalle, de ramener pour la première fois à Paris le titre de champion d'Europe. Aussi, la joie remplissait-elle le cœur des organisateurs et en particulier de l'actif président de la Société Nautique de la Basse-Seine. C'est, en effet, à M. Louis Doyen que le sport nautique est redevable de la création de cette belle épreuve, qui devrait être pour la France ce qu'est Oxford-Cambridge chez nos voisins.

Le match Paris-Francfort remonte à 1901. Il fut conclu entre huit sociétés parisiennes : le Rowing-Club, le Cercle Nautique, la Marne, l'Encouragement, la Basse-Seine, Enghien, le Club Nautique et l'En Douce, et les sociétés francfortoises réunies en groupe sous le nom de Frankfurter Regatta Verein. La première épreuve se courut à Paris, et il fut décidé, pour égaliser les chances et départager les frais d'une façon équitable, que, chaque année, Francfort et Paris alternativement seraient le théâtre de la lutte. Jusqu'à cette année, il y eut donc quatre rencontres à Paris et quatre à Francfort et les deux nations comptèrent chacune quatre victoires. Qui allait triompher cette année et faire pencher de son côté le plateau de la balance? Les choses n'allèrent pas toutes seules; le récit des tribulations par lesquelles passèrent les membres du Comité organisateur n'intéresserait pas les lecteurs de la *Vie au Grand Air*, mais les difficultés qu'ils rencontrèrent sont typiques. Elles sont bien caractéristiques du mal dont souffre en France le sport de l'aviron, c'est ce qu'on appelle le mal de « comitards ». Alors que les autres sports pâtissent plutôt de la pénurie de dirigeants, l'aviron meurt de leur pléthore, ou, s'il n'en meurt pas, ce qu'il doit à sa constitution exceptionnellement robuste, il en est tout au moins bien malade. Et c'est ainsi qu'à 12 jours de la date fixée pour la rencontre, on ne savait pas encore si le match n'allait pas être interdit par quelque autorité sportive, empêcheuse de danser en rond!

Quelques critiques

Fort heureusement, l'energie du comité d'organisation, la ténacité, aussi, des rameurs qui tenaient à vaincre, triomphèrent de toutes les difficultés. Et c'est ainsi que nous pûmes assister à la belle rencontre de dimanche dernier. La course est facile à raconter : les Français partirent en tête; ils augmentèrent peu à peu leur avance, et, à l'arrivée, ils avaient pris cinq longueurs à leurs adversaires. L'enthousiasme fut indescriptible, encore que bien peu de spectateurs aient pu suivre la course et se rendre compte du résultat. C'est qu'en effet tout est à faire au point de vue de l'organisation. Celle d'une épreuve comme celle-ci, qui met aux prises les éreprsentants de deux grandes nations, devrait être impeccable. Et tout d'abord, ce n'est pas à Courbevoie, c'est en plein Paris qu'elle devrait se disputer, comme elle se court en plein Francfort. La chose est facile à arranger et il y a déjà des précédents.

On se souvient qu'en 1900, il y eut une journée de régates dont les arrivées se faisaient au pied de la tour Eiffel. C'est là, dans deux ans, que doit se courir le match Paris-Francfort. Le Conseil Municipal de Paris, dans ces conditions, ne refusera pas une subvention qui permettra de faire aux Francfortois l'accueil qu'ils réservent chez eux aux représentants de la France.

Il serait à désirer également que le temps fût pris d'une façon régulière. Le chronomètre officiel marqua dimanche 7 m. 20, ce qui battrait de 32 secondes le record établi sur la distance à Francfort en 1906, mais le vent soufflant à la remonte rend ce temps bien invraisemblable et les équipiers eux-mêmes le déclarent impossible. Il faut dire que le temps est pris avec une seule montre, par un chronométreur qui suit la course en bateau.

Pourquoi ne pas placer, comme on le ferait dans tout autre sport, un chronométreur au départ et un à l'arrivée. Une épreuve de cette importance vaut qu'on fasse les frais de chronométreurs officiels que l'U. V. F. ou l'A. C. F. se feront un plaisir de mettre à la disposition des dirigeants de l'aviron.

Mais, ces légères critiques n'empêchent pas le match Paris-Francfort d'avoir été un succès et les vainqueurs méritent qu'on célèbre leur triomphe. On sait que l'équipe française était la fameuse équipe mixte qui triompha aux Championnats de Paris et aux Championnats d'Europe. Elle comprenait Roche, chef de nage, Herbinet, De la Plane, Monniot, T. Barrelet, Motti, G. Lejeune, M. Lejeune, représentant le Cercle Nautique de France, la Société Nautique de la Basse-Seine et la Société Nautique d'Enghien. Ce ne fut pas non plus sans difficulté que cette équipe, composée de représentants de clubs différents, put être formée, et c'est grâce à la ténacité de Louis Doyen, aidé par le vice-président du Cercle Nautique, M. Toulot, qu'elle put enfin, après mille péripéties, être constituée. Tous deux et l'excellent sportsman Hermann Barrelet, qui l'entraîna et l'amena à une si parfaite condition, ont été bien récompensés de leurs peines, car, de l'avis de tous les connaisseurs, il n'y eut jamais en France et peut-être en Europe une équipe qui pût lui être comparée. Roche est le chef de nage incomparable, qui a trouvé en son camarade Herbinet, chef de la bordée de tribord, un auxiliaire précieux. Tous deux ont hérité du style de Lein qu'ils ont contribué à inculquer à leurs coéquipiers, Au centre, les poids lourds : de La Plane, Motti, Monniot, Barrelet, au 7 et au 8, les hommes légers et puissants que sont les frères Lejeune. Il semble difficile, qu'on puisse modifier une unité, sans nuire à l'ensemble.

Irons-nous à Henley?

On peut se demander pourquoi, avec une équipe aussi remarquable, nous n'allons pas courir l'épreuve capitale de l'aviron, le Grand Challenge Cup d'Henley, que remportèrent les Belges, que détient le Leander et qui peut être considéré comme le véritable Championnat du monde. C'est qu'il y a là, encore, toute une question d'organisation assez compliquée, mais qu'il importe de mettre au jour, afin que les sportsmen français sachent pourquoi nos rameurs ont l'air de reculer devant les Anglais, comme devant des adversaires trop redoutables, alors qu'ils ne demandent qu'une chose, c'est d'aller les battre sur leur propre terrain.

Le sport de l'aviron, en Angleterre, ou tout au moins à Henley, est un sport éminemment aristocratique. Les réunions qui se donnent là, sont autant des réunions mondaines que des régates. Il faut avoir vu le public élégant qui se presse sur les boats-house, la foule de jeunes filles, de jeunes gens, de blanc vêtus, qui remplissent les innombrables canots de tous modèles dont le fleuve est couvert, pour se rendre compte du milieu tout à fait select, dans lequel se disputent les épreuves de ce meeting célèbre entre tous. Les rameurs se recrutent, pour ainsi dire, tous, dans la jeunesse du collège d'Eton et des universités, en sorte que l'admission aux régates est très difficile. Alors que, pour tous les autres sports, il suffit, pour être qualifié amateur, de ne pas toucher de prix en espèces, ni de subventions, le Comité d'Henley ne reconnaît pas comme amateur, tout homme qui travaille *with his own hands*, de ses propres mains. Tout ouvrier, artisan, laboureur, est rigoureusement exclu.

Naturellement, en invitant les étrangers à prendre part à ses régates, le Comité d'Henley a exigé d'eux qu'ils se soumettent à ses règlements. Au temps où l'Union des Sociétés françaises des sports athlétiques régissait le sport de l'aviron, un traité avait été passé entre la fédération française et toutes les associations athlétiques anglaises, aux termes duquel, les amateurs français étaient reconnus comme tels *bona fide*, de l'autre côté du détroit. Quand la direction du sport nautique passa à l'Union des rameurs amateurs, puis à l'Union des Sociétés françaises de rameurs amateurs, le traité fut conservé. Il ne fut dénoncé que quand la France décida d'opter pour les prix en espèces.

Une entente est nécessaire

Depuis, les rameurs sont revenus aux idées plus saines de l'amateurisme, mais aucune nouvelle entente n'a encore été faite avec l'Angleterre. En sorte, que nous arrivons à ce résultat singulier, que nos rameurs peuvent se rencontrer avec les Gantois qui courent en Angleterre, mais qu'ils n'y peuvent courir eux-mêmes. Il y a là, de la part de certains des dirigeants de l'aviron, un entêtement incompréhensible. Notre dignité nationale ne peut, en aucune façon, être froissée du fait que, pour aller courir chez nos voisins, nous nous inclinions devant des reglements auxquels ils se soumettent eux-mêmes. « Charbonnier est maître chez soi », dit un vieil adage, et, puisque nous demandons à être invités, que diable, inclinons-nous devant les usages du pays où nous voulons aller courir.

Les régates d'Henley constituent les véritables championnats du monde d'aviron et la course à huit, en est l'épreuve capitale. Qu'on le veuille ou non, par son ancienneté, par la qualité des concurrents qui y ont pris part depuis sa création, par l'émulation qu'elle suscite dans tous les pays sportifs, il n'en est pas une autre qui puisse lui être comparée. Or, nous possédons actuellement, de l'opinion unanime des sportsmen les plus compétents, la meilleure équipe à huit qu'il soit possible de constituer; il serait vraiment naïf, et je dirai antisportif, de ne pas profiter de cette occasion pour aller essayer de battre les Anglais sur leur propre terrain.

C'est précisément cette émulation internationale qui fait la vie du sport, qui donne aux vieux rameurs l'ardeur pour s'entraîner, qui suscite chez les jeunes le désir de suivre les anciens. Je ne vois pas, depuis le jour où Théry reconquit la Coupe Gordon Bennett, de triomphe sportif qui pourrait être comparé à celui de l'équipe française ramenant à Paris le Grand Challenge Cup ravi au Leander.

Ce qu'il faut faire

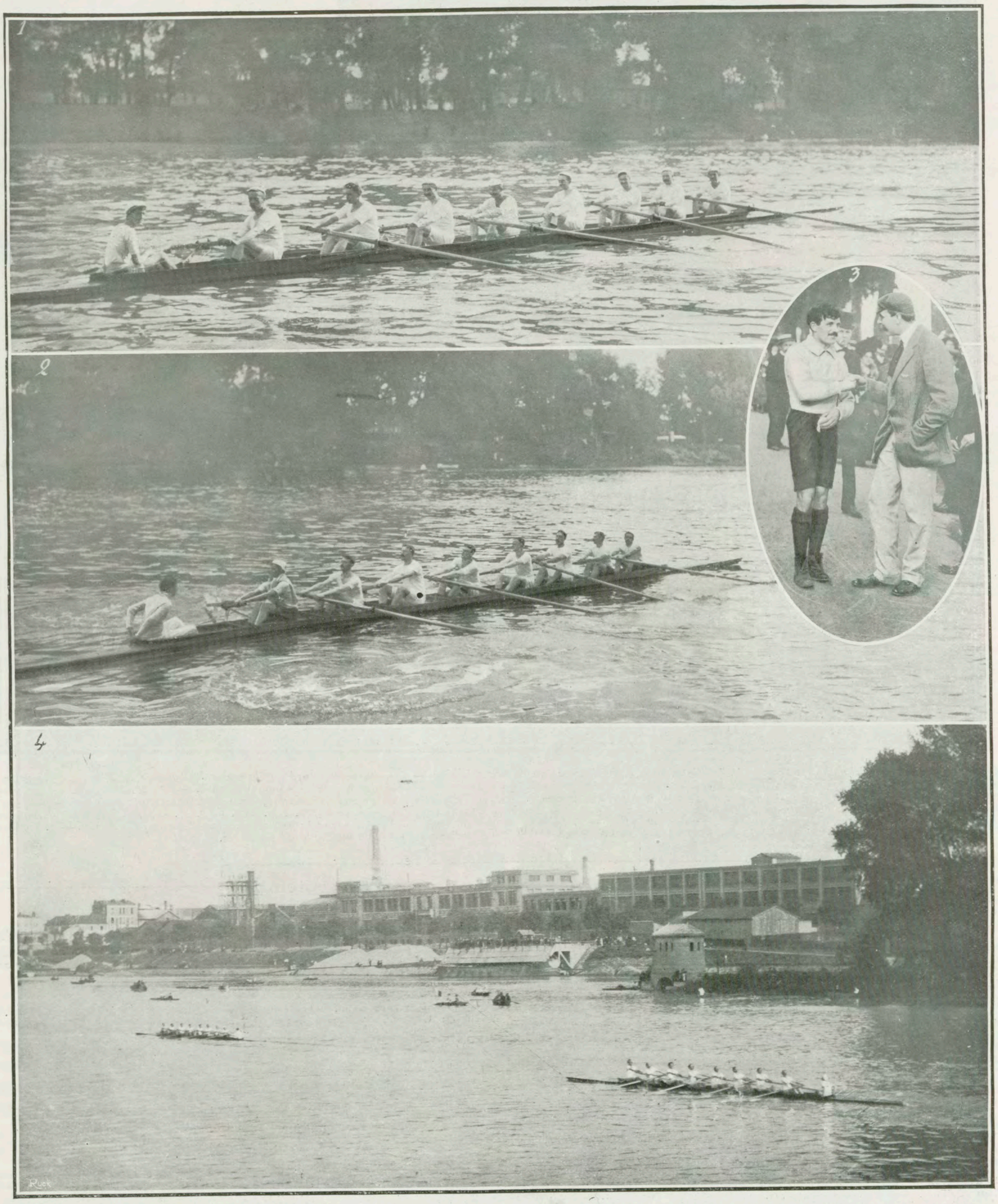
Pour cela, que faut-il? Simplement un peu d'entente entre les dirigeants et suffisamment de diplomatie. En fait, nos rameurs répondent à la définition exigée. Je suis certain qu'une démarche auprès de M. Lehmann, l'honorable membre du Parlement, ou de M. Griedler, qui sont les deux grands dirigeants du Comité d'Henley, aplanirait bien des difficultés.

M. Léon de Janzé, le président de la Societé des Sports de l'Ile de Puteaux, M. de Coubertin, qui sont tous les deux en relations avec eux ne demanderaient pas mieux, j'en suis certain, que de servir d'intermédiaires. Mais les anglais, ne feront pas le premier pas. C'est nous qui nous sommes retirés de l'entente, c'est à nous de faire les démarches pour y rentrer. Il n'y a aucune raison, pour que nous ne fassions pas les mêmes concessions que les Belges, et notre honneur national n'a pas à s'en froisser. Les rameurs n'ont qu'à vouloir. C'est eux qui sont le sport, qu'ils mettent à faire connaître et à maintenir leur volonté, la même énergie qu'ils apportent à tirer l'aviron, et je suis sûr que nous irons à Henley l'an prochain.

Puissions-nous y remporter la victoire!

MARCEL VIOLLETTE.

LE MATCH PARIS-FRANCFORT



1. L'équipe de Francfort battue de 5 longueurs par l'équipe mixte de la Basse-Seine, C. N. de France et C. N. d'Enghien. De gauche à droite: H. Aumuller, H. Schenck, Willy Witzel, Fritz Oppermann. C. Drexler, Fritz Muller, F. Sunkel, K. Kruck, O. Muller. 2. L'équipe de France donne le dernier effort (Roche, Herbinet, De la Plane, Monniot, Barrelet, Motti, G. et M. Lejeune). 3. Hermann Barrelet, l'entraîneur de l'équipe, félicite Roche, le chef de nage, de sa belle victoire. 4. Au passage de la course. L'équipe allemande est loin derrière la France.

1. Ce curieux modèle d'aéroplane est l'œuvre de l'abbé Le Dantec, qui l'expose au concours Lépine. — Cette curieuse vue des tribunes et des hangars de Bétheny a été prise par notre correspondant spécial pendant la Grande Semaine, du haut d'un cerf-volant. A droite, le hangar du dirigeable Colonel-Renard. *— 3. M. Westlake sur sa planche surmontée d'une voile et sur laquelle il va essayer de traverser la Manche. — 4. Delboye (Bruxelles) bat Supers (Bruxelles), dans une course de 3000 mètres à Berlin. — 5. H. L. Ress, ingénieur, qui vient de marcher les 81 kilomètres de Londres à Brighton dans le temps magnifique de 8 h. 2 m. 48 s. — 6. M. Pelletier, qui sortit vainqueur du tournoi de la brouette, devant Deriaz et Empain, en portant 600 kilos. — 7. La toute charmante Mme Binder qui gagna la première course d'aviron pour dames. — 8. Le coureur professionnel Jack qui a battu le record des 100 kilomètres en 9 heures au Stade de Colombes.*

Principaux résultats sportifs du 6 au 12 septembre

AUTOMOBILE

DIMANCHE 12 SEPTEMBRE. — Le Circuit d'Ostende (1re journée). — *Coupe de Liedekerke et Williame* (pour voitures de 106 d'alésage) : 1. Christiaens, en 4 h. 54 m. 38 s. ; 2. Fischer, en 4 h. 54 m. 57 s. ; 3. Wilhelm

Coupe d'Ostende : 1. Sabbé ; 2. Shotten.

ATHLÉTISME

MERCREDI 8 SEPTEMBRE. — Colombes. — Le coureur à pied professionnel Jack couvre 100 kilom. 50, en 9 h. 19 m. 13 s., battant ainsi le record français des 100 kilomètres de plus de deux heures.

DIMANCHE 12 SEPTEMBRE. — Colombes. — *Le Criterium national des 10 milles :* 1. Jean Missant, en 55 m. 48 s. 1/5 ; 2 Millot ; 3 Prévot.

1.500 mètres handicap : 1. Horny, en 4 m 9 s. 1/5 ; 2. Froment ; 3. Waltispurger.

150 mètres handicap (finale) : 1. Roberts ; 2. Touzet ; 3. Legrand.

DIMANCHE 12 SEPTEMBRE. — Asnières (aviron). — *Match à huit rameurs* (2.500 mètres en ligne droite) : 1. Equipe mixte de Paris ; 2. Equipe de Francfort. Gagnée de cinq longueurs

Un rameur handicap (1 800 mètres en ligne droite) : 1. Lingenfelder ; 2. Ulrich ; 3. Marcel. Gagné d'une longueur.

Quatre rameurs débutants (1.200 mètres en ligne droite) : 1. Société nautique de la Basse-Seine (Lied, Irgens, Zadig, Box) ; 2. S. N. B. S (Touzin, Boudreau Fabre, Van der Hagen) ; 3. Rowing Club de Paris. Gagné de deux longueurs.

Championnat à quatre rameurs de couple (1.800 mètres en ligne droite) : 1. Société Nautique de la Basse-Seine (de La Plane, Deltour, Barrelet, Doyen) ; 2. S. N. B. S. (Rolland, Henon, Boudreau, Hott. Gagné d'une longueur.

Championnat à huit rameurs de couple (1.800 mètres en ligne droite) : 1. Société Nautique de la Basse-Seine (Roche, de La Plane, Deltour, Henon, Barrelet, Rolland, Doyen, Hott). Row-over.

DIMANCHE 12 SEPTEMBRE. — Ile des Cygnes (natation). — *Handicap de 200 mètres* (finale) : 1. Paulus jeune ; 2. Motto ; 3. Chasseriaux. Temps : 3 m. 5 s.

Concours de plongeons : 1. Delbord, 22 points 1/2 ; 2. Mourent, 22 points ; 3. Noaillac, 21 points 1/2.

Critérium féminin de 400 mètres : 1. Mme Decorne, en 8 m. 7 s. ; 2. Mme Garnier ; 3. Mlle Eugenia.

Coupe Mercédès (épreuve de relais, 500 mètres) : 1. Club des Nageurs de Paris, équipe A 2. Club des Nageurs de Paris, équipe B ; 3. Neptune, de Vitry-Port.

DIMANCHE 12 SEPTEMBRE. — Paris. — *Le Concours de la Brouette :* 1. Pelletier, 600 kilos, à 20 mètres ; 2. Kehl, 600 kilos, à 15 mètres ; 3. Péladon, 600 kilos, à 5 m. 80.

CYCLISME

DIMANCHE 12 SEPTEMBRE. — *Le Grand Prix municipal sur route* (Champigny-Provins et retour) : 1. Vugé, en 5 h. 2 m. ; 2. Degy, à une longueur et demie ; 3. Lorrain, à une longueur et demie.

DIMANCHE 12 SEPTEMBRE. — L'U. V. P. S. à la piste municipale de Vincennes. — *Handicap* (1609 mètres). Finale : 1. Deliège ; 2. Gaudiol ; 3. Delaforre.

Championnat de la Seine (demi-fond. 150 kilomètres, avec entraîneurs à tandem) : 1. Parisot, 1 h. 5 m. 4 s. : 2. Morin, à 4 tours ; 3. Sauvageot.

Championnat de la Seine (vitesse, amateurs, 1.000 mètres). — Finale : 1. Demangel ; 2. Bey, à une demi-roue ; 3. Auffray, à une demi-longueur.

Le Match à trois. — Classement général : 1. Comès, 2 points ; 2. Martin, 4 points ; 3. Devois-oux, 6 points.

Match de tandems (réservé aux entraîneurs) : 1. Texier-Couderc ; 2. Royol-Hauleux.

HIPPISME

MERCREDI 8 SEPTEMBRE. — Chantilly. — *Prix Vermout* (2.400 mètres, 10 000 francs) : 1. Cocasse, à M. H. Delamarre (J. Childs) ; 2. Holbein, à une encolure ; 3. Raleigh, à une longueur. P. M. : gag., 29 francs ; pl., 11 francs, 90 francs.

VENDREDI 10 SEPTEMBRE. — Maisons-Laffitte. — *Prix Ermak* 2 000 mètres. 10 000 francs) : 1. Talo Baribil, à M. F. Charron (M. Barat) ; 2. Dihor, à huit longueurs ; 3. Sampietro, à six longueurs. P. M. : gag., 36 francs ; pl. 12 fr. 50, 14 francs, 14 francs.

DIMANCHE 12 SEPTEMBRE. — Longchamp — *Prix Royal-Oak* (3 000 mètres, 50.060 francs) : 1. Aveu, à M. A. Aumont (Ch. Childs) ; 2. Negofol, à une demi longueur ; 3. Rebelle, à une demi-longueur. P. M. : gag., 208 francs ; pl., 67 francs, 43 fr. 50.

Omnium (2 400 mètres, 25.000 francs) : 1. Margarite, à M. J. Trarieux (O'Neil) ; 2. Rose de Flandre, à une longueur ; 3. Messaouda, à une longueur. P. M. : gag., 78 francs ; pl., 26 francs, 39 francs, 24 francs.

Prix de Sablonville (1.100 mètres, 10.000 francs) : 1. Cerda, à M. Edmond Blanc (G. Stern) ; 2. Oui, a deux longueurs ; 3. Maboul II, à deux longueurs. P. M. : gag., 22 francs ; pl., 13 fr. 50, 17 francs, 20 francs.

LA DÉFAITE DES CRACKS

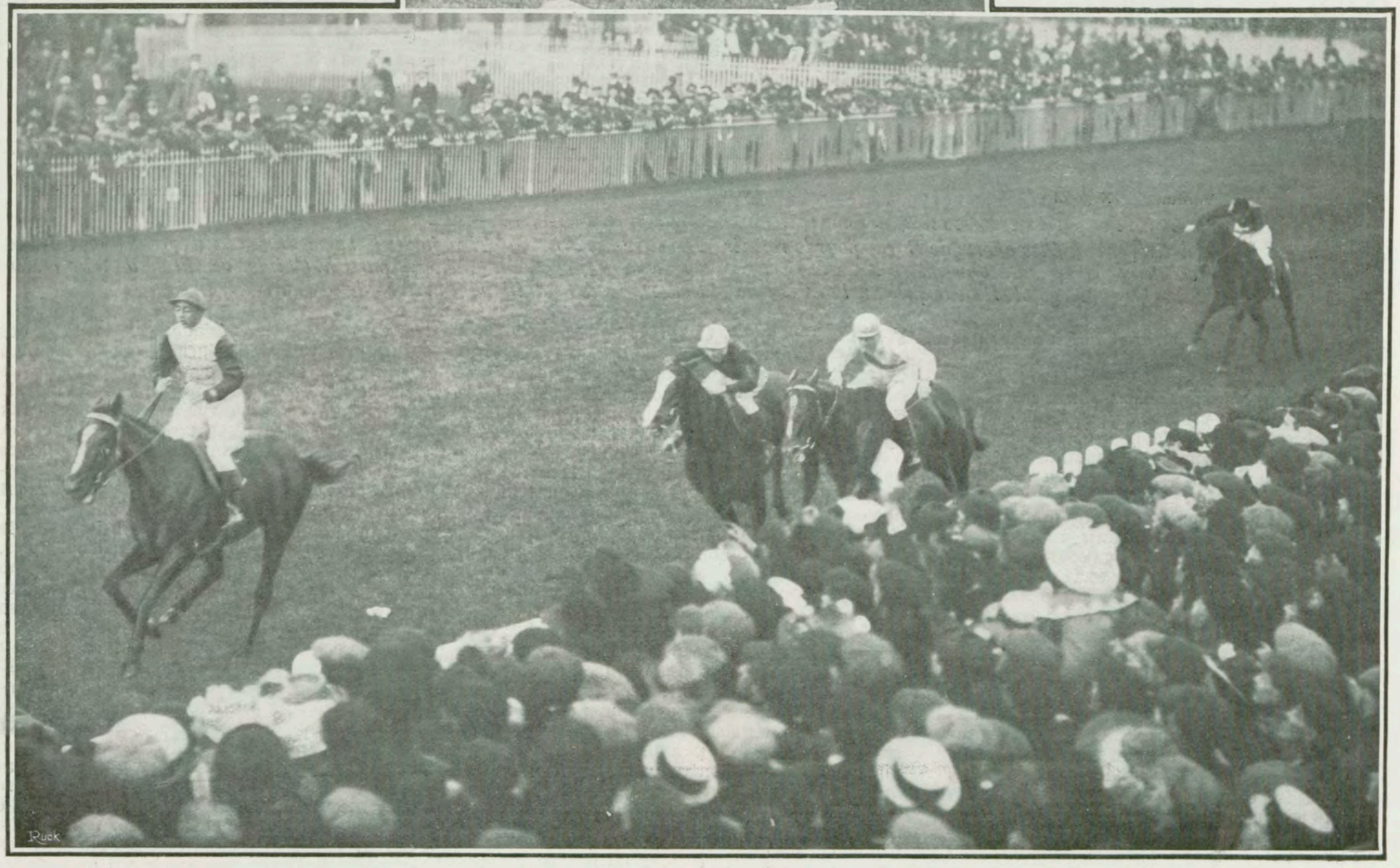
A Longchamp comme à Doncaster, deux cracks ont causé bien des déceptions — Le cheval de S. M. Edouard VII n'a pas été plus heureux que Verdun

Le Prix Royal-Oak mettait cette année en présence le gagnant du Derby et celui du Grand Prix, Negofol et Verdun : c'est-à-dire que, par une bonne fortune assez rare, il a fait sérieusement cette année son rôle de contre-épreuve. Il était admis, non sans vraisemblance, que Verdun à Chantilly n'avait pas donné sa mesure, mais la défaite de Negofol dans la grande épreuve de Longchamp sur un terrain très détrempé n'était pas non plus sans excuse. Les deux adversaires, autant qu'il est permis d'en juger sur l'apparence, étaient l'un et l'autre en excellente condition, et la piste, sans être absolument ferme, était du moins en beaucoup meilleur état que le jour du Grand Prix. Bref, tout faisait prévoir une rencontre décisive. En fait le résultat a été aussi peu concluant que possible, et le classement des trois ans, qui s'était assez bien opéré jusqu'ici, s'est, momentanément tout au moins, embrouillé. Un concurrent très inattendu, Aveu, est venu mettre d'accord ceux qu'on était en droit de considérer comme les deux chefs de file de leur génération.

Le fils de Simonian n'avait rien fait jusqu'ici qui permît de l'opposer sérieusement aux deux concurrents qu'il a battus dimanche : il était sixième dans le Derby, loin de Negofol et même de Verdun. Précédemment il avait succombé contre Union et Darwin. Sa meilleure course était celle qu'il avait fournit pour sa rentrée dans le Biennal, où il avait quelque peu menacé Verdun

et battu d'une demi-longueur Negofol, exactement comme dans le Royal-Oak. L'analogie entre les deux courses ne s'arrête d'ailleurs point-là. Aveu, dans le Biennal, avait, semblait-il, profité de la lutte très vive engagée dès le tournant entre es deux adversaires ; il avait attendu patiemment l'issue du duel pour venir sur un Negofol déjà battu et sur un Verdun éprouvé par la lutte. Ces mêmes circonstances favorables, il les a retrouvées encore dimanche dernier. Negofol, dès la descente, a entamé avec Verdun une lutte sévère, et c'est au moment même où le fils de Childwick, au prix d'un sérieux effort, prenait le meilleur, qu'Aveu survenait et le réglait à son tour. Verdun, de son côté, n'a pas eu vis à-vis de Negofol une course avantageuse. Il tirait à plein bras pendant la première partie du parcours, et, un peu contre le gré son jockey peut-être, il a réglé l'allure de bout en bout : tactique bien dangereuse sur les 3.000 mètres de Longchamp et toute contraire à celle qui lui avait réussi dans le Biennal.

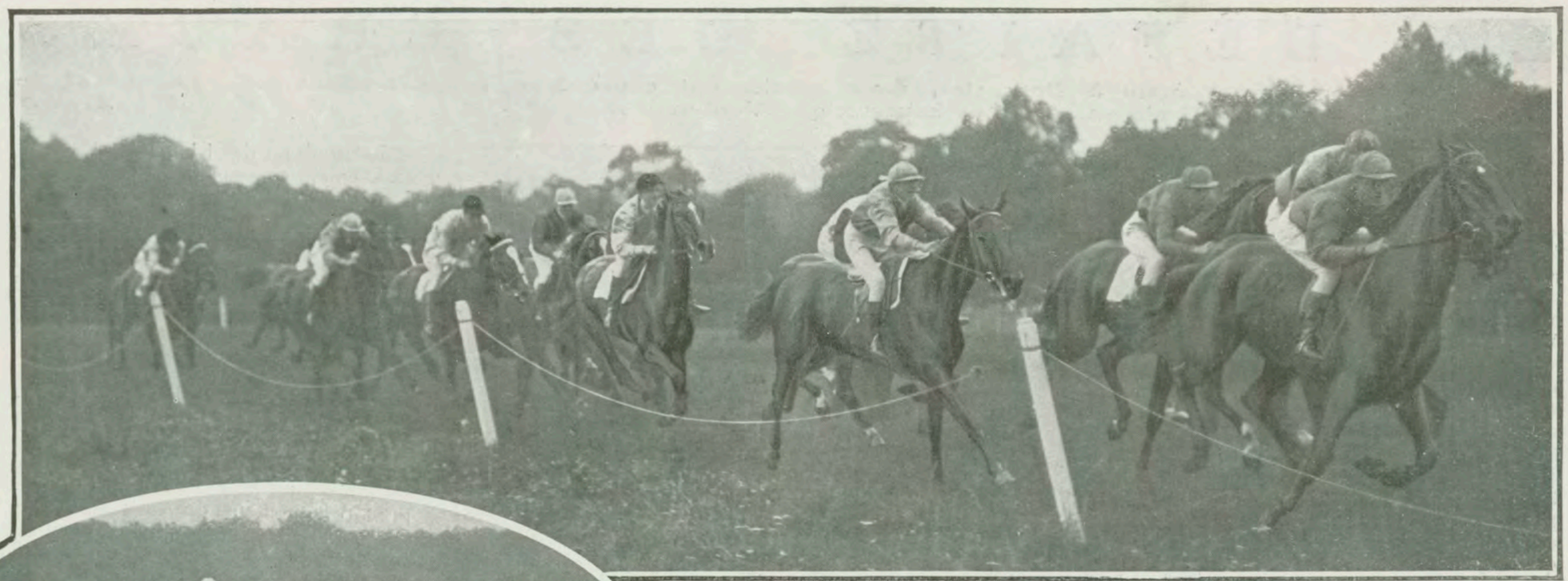
Il a tiré Negofol dans son action comme Negofol l'avait fait lui-même lors de leur première rencontre, et les deux fois c'est le cheval qui a subi l'attaque qui a succombé. Ce qui paraît résulter de ces rapprochements, c'est que les trois concurrents en question sont bien près les uns des autres, puisqu'une simple différence de tactique suffit à intervertir leurs places. Toutefois, il semblait bien que Verdun avait affirmé une supériorité plus nette et



Bayardo — Valens — Mirador — Minoru

L'arrivée du Saint-Léger de Doncaster (162.500 francs, 2.900 mètres). Doncaster, 8 septembre.

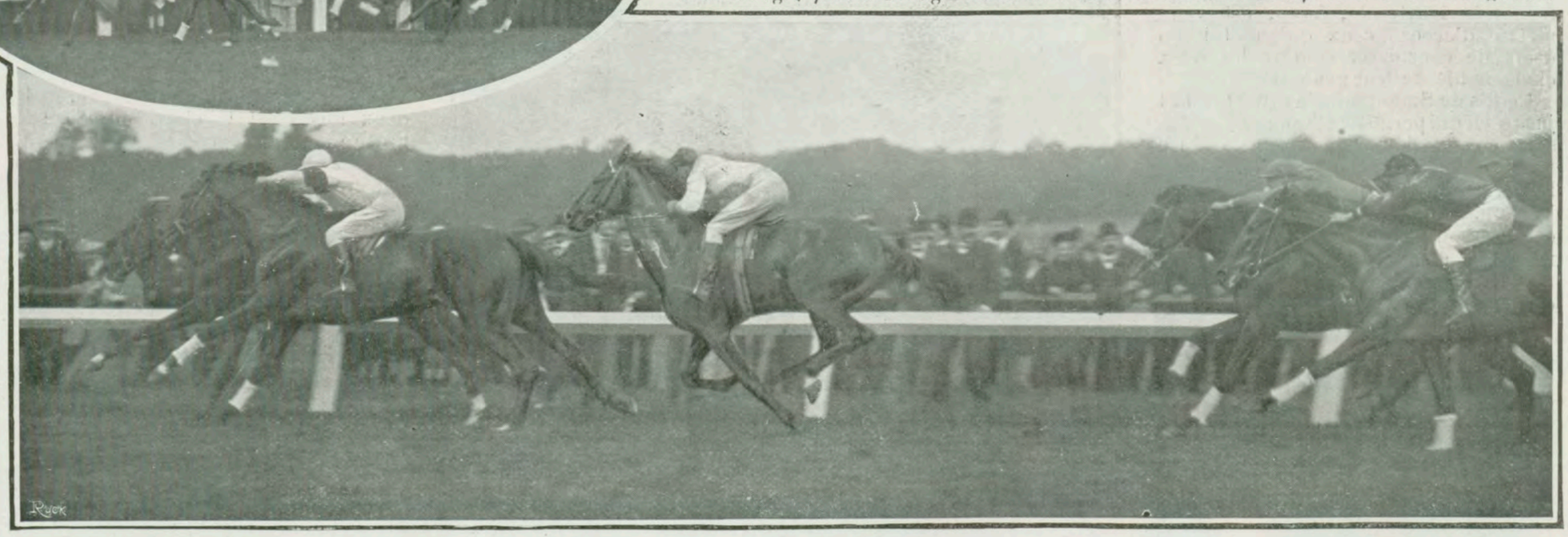
La course, qui s'annonçait comme un match entre Bayardo et Minoru, s'est réduite à un walk-over, le cheval du roi n'ayant pas existé. Valens, venu sur la fin, n'a pu prendre que la seconde place. En haut, la rentrée aux balances de Bayardo, monté par D. Maher.



Toupie Daybreak Italus Cocodète Jacobi Oriens

L'Omnium (handicap 25.000 francs, 2.400 mètres). Longchamp, 12 Septembre.

Dix-huit concurrents se sont présentés au départ, la course a été vivement menée et non sans incidents. A la ligne droite Rose de Flandre passait et semblait prendre l'avantage, quand Margarite survenait à la corde et l'emportait d'une longueur.



Verdun Negofol Aveu Rebelle Herouval Mehari

Le Prix Royal-Oak (50.000 francs. 3.000 mètres) Longchamp, 12 Septembre. — A 300 mètres de l'arrivée.

Verdun est parti en tête, malgré les efforts de Barat pour le retenir. Derrière lui venaient Negofol et Rebelle. Dans la ligne droite, la lutte s'engageait entre les deux leaders. A 300 mètres, Verdun était battu, et Aveu, sagement ménagé par Ch. Childs, venait à son tour régler Negofol. Rebelle prenait la troisième place. Dans le médaillon, l'arrivée de la course.

plus réelle. Sa place, en tout cas, ne doit pas être régulièrement derrière Rebelle qu'il a si facilement battu dans le Grand Prix. Peut-être, malgré les apparences, était-il encore assez loin de sa vraie forme ? Une défaite unique, après de si brillants succès, n'interdit pas d'espérer une complète réhabilitation.

Quand l'occasion s'en rencontrera-t-elle ? Peut-être dimanche, dans le Prix du Prince d'Orange. Il y rencontrerait Negofol a égalité de poids. Mais Aveu, qui aurait à lui rendre neuf livres sur une distance plus courte, n'y sera vraisemblablement pas engagé. Il est possible aussi que Negofol ou lui-même n'offrent pas une nouvelle lutte à si brève échéance. Resterait alors le Prix du Conseil Municipal. Avec Verdun, Negofol, Chulo et Biniou, tous portant la grosse surcharge et se rencontrant à des conditions de poids normales, les jeunes avec 59 kilos, le vétéran avec 6 kilos, nous pourrions avoir une course admirable. La présence d'Aveu serait fort intéressante encore, malgré son avantage de six livres, et Verdun, s'il est le cheval que l'on croyait, si sa défaite est accidentelle, doit être de taille à le lui rendre. Malheureusement, l'avantage exorbitant dont bénéficie Rebelle pourrait bien gâter les choses. Même sur une distance un peu réduite pour lui, le poulain de Mme Cheremeteff, sur la forme qu'il a montrée dans le Grand Prix et le Royal-Oak ne paraît guère battable, à 18 livres de ses contemporains. Verdun, Negofol et Chulo. On a répeté bien souvent que dans le Prix du Conseil Municipal, le bon cheval gagnait toujours malgré la surcharge, et de fait Biniou, Maintenon, La Camargo, Gardefeu, Omnium, ont précisément vérifié cette opinion. Mais aucun d'eux n'a eu, à ce qu'il semble dix-huit, livres à rendre à un contemporain comme Rebelle. Si c'est un des concurrents bien classés qui triomphe cette année, ce sera admirable, mais si le résultat, comme on peut le croire, tourne en faveur de Rebelle, il n'aura rien de bien instructif.

Il est donc fort possible que Verdun ne trouve pas cette année l'occasion d'une réhabilitation éclatante et complète : son échec de dimanche n'en est que plus déplorable. Il est assez curieux de constater combien le Royal-Oak, où théoriquement, les gagnants des épreuves classiques du printemps et de l'été doivent venir chercher la confirmation de leur mérite, leur réussit peu en général. Depuis vingt ans on ne rencontre, parmi les vainqueurs du Royal-Oak, que trois gagnants de Grand Prix ou de Derby : Maintenon, Perth, Le Roi Soleil ; et deux gagnantes de Prix de Diane : Médéah et Clyde.

En Angleterre non plus les gagnants du Derby n'ont pas été heureux depuis quelques années dans le Saint-Léger de Doncaster. Mais, néanmoins, la statistique des deux courses depuis vingt ans est toute différente. On trouve dans cette période, sur la liste des vainqueurs du Saint-Léger, les noms de neuf gagnants du Derby et de quatre gagnants des Oaks ; c'est-à-dire que treize fois sur vingt, le Saint-Léger est revenu aux lauréats des deux grandes courses classiques du printemps. Il y a là entre la situation des cracks en France et en Angleterre une différence assez frappante. D'une façon générale, le classement s'y opère plus facilement qu'ici. Cette année, notamment, aucun doute ne subsiste sur la supériorité de Bayardo qui est bien décidément, comme il l'était déjà à deux ans, le champion de sa génération. Il avait été long cette année à retrouver sa forme et n'avait pu donner sa mesure dans le Derby. Le Saint-Léger lui a fourni l'occasion de sa réhabilitation et il l'a fait aussi largement, aussi complètement que possible. Il est très fâcheux qu'il ne soit pas engagé dans le Prix du Conseil Municipal, car sa présence donnerait à notre grande épreuve d'automne un élément d'intérêt de plus et un élément de premier ordre. Sa victoire de Doncaster a montré qu'il est d'une tout autre classe que William the Fourth dont Verdun et même Rebelle ont si facilement disposé. William the Fourth, Valens et Minoru étaient, par le résultat même du Derby, aussi près que possible les uns des autres, et on ne peut s'étonner que leurs places se trouvent de temps à autre interverties comme l'ont été à Doncaster celles de Valens et de Minoru.

STUART.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.